Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

AOÛT 2006

NUMERO 15

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Voie maritime 6
Sûreté maritime 6
Transport maritime mondial 7
Transport maritime au Canada 8
Environnement 8
Marchandises 9
Traversiers 10
Croisières internationales 11
Navigation de plaisance 11

PORTS

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Au cours du premier trimestre de l'année, le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 12 Mt, soit une hausse de 1 % par rapport au premier semestre 2005. Le transport du pétrole a augmenté de 21 % pour atteindre 3 Mt. Le tonnage de grains et céréales, qui avait diminué l'an dernier en raison des mauvaises récoltes, a aussi augmenté de 20 %. Le secteur des marchandises est toujours en croissance, avec une augmentation de près de 1 % par rapport au premier semestre l'an dernier.[1]

En avril prochain, le port de Montréal sera équipé de nouveaux appareils qui permettront de détecter les substances radioactives qui pourraient se retrouver dans les conteneurs déchargés. Actuellement, seuls quelques conteneurs sont contrôlés. Désormais, tous les conteneurs seront systématiquement testés grâce à des « portiques de détection » qui permettront de détecter non seulement les substances radioactives, mais également leur degré de radioactivité.[2]

Québec

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé environ 9,9 Mt, soit 1 % de moins par rapport à la même période l'an dernier. Les tonnages de vrac solide (céréales, engrais, minerais et concentrés, coke métallurgique, rebuts de métaux, etc.) ont augmenté de 18 %, alors que le vrac liquide (produits pétroliers, produits chimiques, etc.) a diminué de 9 %.[3]

Près de 100 000 passagers et membres d'équipage sont attendus à Québec cette année. Deux navires seront à leur première visite à Québec, soit l'*Asuka II* et le *MS Alexander Von Humbolt*. De plus, les paquebots *Sea Princess* et *Seabourn Pride* effectueront des opérations d'embarquement et de débarquement de passagers à quatre occasions.[4]

---

[1] Administration portuaire de Montréal; Mercure, Philippe. « Le port de Montréal rêve à nouveau d'un record », La Presse, 27 juillet 2006.

[2] Biron, Richard. « Les substances radioactives dans la mire du port de Montréal », La Presse, 7 juillet 2006.

[3] Administration portuaire de Québec.

[4] « Le port de Québec la saison des croisières internationales sur le Saint-Laurent », Communiqué de presse, Port de Québec, 12 mai 2006.

Sept-Îles

Légère baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, 9,7 Mt de marchandises ont été manutentionnées au port de Sept-Îles, soit 1 % de moins qu'à la même période l'an dernier. Une légère baisse des transbordements de minerai de fer et d'autres marchandises explique en grande partie cette diminution du tonnage manutentionné, et ce, malgré une hausse du tonnage d'aluminium. Au cours du premier semestre de 2006, 249 navires ont transité au port, soit une douzaine de plus que durant la même période l'an dernier.[5]

Des travaux de 4,5 M$ viennent de débuter au port de Sept-Îles et consisteront pour l'essentiel à la fabrication d'un poste d'arrimage au quai de La Relance et à l'amélioration des infrastructures du quai de Mines Wabush.[6]

La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) a officiellement démarré en juin les travaux de prolongement du rail entre le parc industriel régional et le port. Au total, 14 M$ seront investis dans le projet qui, en plus d'une voie ferrée de 6,3 km, comprend l'agrandissement de la cour de triage de la SOPOR et l'érection d'un centre de transbordement d'une capacité d'un million de pieds carrés.[7]

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Sorel totalisait 2,7 Mt, soit 27 % de plus par rapport à la même période l'an dernier. Cette augmentation du tonnage est principalement attribuable à une hausse des tonnages d'ilménite et de lingots de métaux. Le nombre de navires en transit du port a été de 136 navires au cours du premier semestre de

[5] Administration portuaire de Sept-Îles.
[6] « Sept-Îles – Des travaux de 4,5 M$ au port », Site Web de Radio-Canada, 22 juillet 2006.
[7] Paradis, Steeve, « Baie-Comeau : le projet SOPOR démarre », Le Soleil, 22 juin 2006.

lurant la
2006, soit une vingtaine de moins que d
même période l'an dernier.[8]

Port-Alfred

Baisse du tonnage manutentionné

onné au
Au 30 juin 2006, le tonnage manutentioit une
port de Port-Alfred a totalisé 2,1 Mt, s période
baisse de 5 % par rapport à la même 6 a été
en 2005. Le premier semestre de 200ges de
caractérisé par une baisse des tonnade coke
l'alumine, de coke vert, de spath fluor, cout. En
calciné, de soude caustique et de maz au port
termes de trafic, 58 navires ont transitsoit une
au cours du premier trimestre 2006, sde l'an
douzaine de moins qu'à la même péric
dernier.[9]

Havre-Saint-Pierre

Hausse du tonnage manutentionné

onné au
Au 30 juin 2006, le tonnage manutentioit 58 %
port de Port-Alfred a totalisé 1,9 Mt, sode l'an
de plus par rapport à la même périoilménite
dernier. La hausse des chargements d'ie partie
(minerai fer et titane) explique en grand
cette augmentation du tonnage.[10]

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

onné au
Au 30 juin 2006, le tonnage manutentioit 1 %
port de Baie-Comeau a totalisé 1,6 Mt, sier. En
de plus qu'à pareille date l'an derniau port
termes de trafic, 89 navires ont accosté emestre
de Baie-Comeau durant le premier se même
2006, soit une douzaine de moins qu'à la
période l'an dernier.[11]

02 000 t
À ce tonnage, il faut ajouter environ 4port de
de marchandises qui ont transité au

s et les

[8] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[9] Administration portuaire de Port-Alfred.
[10] « Cession du port de Havre-Saint-Pierre à la *Corporati* ion de *développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pie* rre », Communiqué de presse, Transports Canada, 17 mars 20 06.
[11] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les ha res et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.

Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des six premiers mois de l'année, soit une baisse de 2 % par rapport à la même période l'an dernier. En termes de trafic, le traversier-rail a fait 239 voyages allers-retours, soit une douzaine de moins qu'au premier semestre l'an dernier.[12]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé environ 1,3 Mt, soit 22 % de plus par rapport à la même période l'an dernier. Toutes les marchandises ont connu une hausse de tonnage comparativement à la même période en 2005.[13]

Le port de Trois-Rivières se dote d'un nouveau centre de transbordement de l'aluminium afin d'accueillir les lingots d'aluminium transportés par barge de Sept-Îles à Trois-Rivières. Grâce au transport par barge, le trafic de camions lourds sur la route 138 et sur l'autoroute 40 sera grandement diminué puisqu'une seule barge peut transporter la marchandise de 260 camions, soit 15 000 passages de camions par année.[14]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 837 000 t, soit une hausse de 8 % par rapport à la même période l'an dernier. Les transbordements d'alumine ont enregistré une forte hausse par rapport à la même période l'an dernier. Le port a accueilli un total de 54 navires, soit 6 de plus que lors du premier semestre 2005.[15]

[12] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel », SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[13] Rochette, Marc, « Une hausse de 34 % pour le premier trimestre à Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 27 avril 2006.
[14] « Nouveau centre de transbordement de l'aluminium au port de Trois-Rivières », Site Web de TVA, 28 juin 2006.
[15] Administration portuaire de Bécancour.

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

A 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Rimouski a totalisé 180 356 t, soit 41 % de plus qu'à pareille date en 2005. Cette hausse s'explique principalement par une augmentation des tonnages d'essence et de produits pétroliers. Par ailleurs, 31 navires ont accosté au port, soit 2 de moins que durant la même période l'an dernier.[16]

Port-Saguenay

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné à Port Saguenay totalisait 157 000 t, soit 7 % de plus que pour la même période en 2005. Cette hausse est attribuable à une hausse des transbordements de vrac solide, et ce, malgré une baisse du tonnage de vrac liquide et des marchandises générales. Le port a accueilli 25 navires au cours du premier semestre 2006, soit 5 de plus que pour la même période l'an dernier.[17]

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage total manutentionné au port de Matane était de 101 854 t, soit 19 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. La baisse des tonnages d'essence et de produits pétroliers explique principalement cette diminution. Au total, 15 navires ont accosté au port au cours du premier semestre, soit 5 de moins que l'an dernier pour la même période.[18]

À ce tonnage, il faut ajouter 402 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane au cours du premier semestre 2006 via le Georges-Alexandre-Lebel. Le traversier-rail a

[16] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[17] Administration portuaire de Port-Saguenay.
[18] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.

fait 239 voyages allers-retours durant cette période.[19]

Portneuf

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Portneuf totalisait 79 421 t, soit 37 % de plus qu'en 2005. Cette hausse est attribuable à une augmentation des déchargements de charbon. Au cours du premier semestre de 2006, le port a accueilli 5 navires, soit le même nombre qu'à la même période l'an dernier.[20]

Gros-Cacouna

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé 75 138 t, soit 28 % de moins qu'à la même période l'an dernier. La diminution des transbordements d'engrais, de sel de déglaçage, de sable et gravier explique cette baisse du tonnage, et ce, malgré les chargements à la hausse de ferraille et de rebuts de métaux à destination de l'Asie. Au cours du premier semestre de 2006, le port a accueilli un total de 17 navires, soit un de moins que l'an dernier.[21]

Lors du dernier sommet du G8 en Russie, le Premier ministre du Canada et le Président russe ont évoqué un important projet de transport de gaz naturel liquéfié par bateau à partir de Saint-Pétersbourg jusqu'à Gros-Cacouna, où il serait vendu par la suite sur les marchés nord-américains. La société Petro-Canada a déjà adressé une demande à la Régie de l'énergie du Québec pour obtenir la permission d'importer du gaz naturel liquéfié russe au terminal de regazéification de Gros-Cacouna,.[22]

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) appuie le projet de port méthanier à Gros-Cacouna au Bas-Saint-Laurent. De l'avis de la Fédération, le Québec ne compte que sur une seule source d'approvisionnement en gaz naturel, laquelle est située dans l'Ouest canadien. C'est pourquoi la Fédération trouve important que le Québec puisse bénéficier de sources alternatives et concurrentielles d'approvisionnement en gaz naturel. La Fédération appuie également le projet Rabaska à Lévis, considérant qu'il y a de la place pour deux ports méthaniers au Québec.[23]

De plus, l'Institut maritime du Québec à Rimouski voit d'un très bon œil la construction du terminal méthanier à Gros-Cacouna. Selon l'institut, la flotte mondiale (180 méthaniers en 2005) doublera d'ici 2009. Ces navires utilisent des turbines à vapeur et le Québec possède l'expertise et l'équipement pour enseigner aux futurs pilotes maritimes les compétences particulières requises par cette technologie.[24]

Par ailleurs, lors des récents travaux du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à propos de l'éventualité de la construction d'un terminal méthanier à Gros-Cacouna, plusieurs groupes d'opposants et de citoyens ont présenté des mémoires contre la réalisation du projet. De nombreuses craintes ont été exprimées, dont la mise en péril des richesses culturelles et patrimoniales de Cacouna. L'effet négatif sur le potentiel récréotouristique est aussi évoqué, notamment en raison de la pollution par le bruit ou les odeurs, ainsi que les dangers liés au terrorisme ou aux catastrophes. Certains écologistes croient également que le projet pourrait détruire les divers habitats de la faune aviaire du secteur.[25]

---

[19] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[20] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[21] Ibid.
[22] Cheadler, Bruce, « Moscou et Ottawa évoquent un projet commun à Gros-Cacouna », La Presse, 16 juillet 2006

[23] Larouche, Marc, « Port méthanier à Cacouna - Appui des chambres de commerce », Le Soleil, 12 juin 2006.
[24] Larouche, Marc, « Appuis de taille au port méthanier à Cacouna », Le Soleil, 14 juin 2006.
[25] « Terminal méthanier – Troisième journée d'audiences », Site Web de Radio-Canada, 15 juin 2006; « Terminal méthanier – La voix des opposants s'amplifie », Site Web de Radio-Canada, 16 juin 2006.

Gaspé

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage manutentionné au port de Gaspé totalisait 37 870 t, soit 7 % de plus qu'en 2005. Cette hausse est attribuable à une augmentation des déchargements de sel de déglaçage. Au cours du premier semestre de 2006, le port a accueilli 10 navires, soit le même nombre qu'à la même période l'an dernier.[26]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 juin 2006, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic a été de 33 728 t, soit 3 % de moins qu'à la même période l'an dernier. La baisse des chargements de papier journal explique en totalité cette diminution du tonnage. Le nombre de navires a diminué avec un trafic total de 6 navires, comparativement à 11 pour la même période en 2005.[27]

BILAN DES DEUX PREMIERS TRIMESTRES 2006

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés au cours des deux premiers trimestres dans les principaux ports du Québec en 2006 et 2005

Liste des ports	2006 janv-juin	2005 janv-juin	Variation [28] 2006 / 2005
1. Montréal	12 Mt	11,9 Mt	+ 1 %
2. Québec	9,9 Mt	10 Mt	- 1 %
3. Sept-Îles	9,66 Mt	9,75 Mt	- 1 %
4. Port-Cartier	N.D.	N.D.	---
5. Sorel	2,7 Mt	2,1 Mt	+ 27 %
6. Port-Alfred	2,1 Mt	2,2 Mt	- 5 %
7. Havre-Saint-Pierre	1,9 Mt	1,2 Mt	+ 58 %
8. Baie-Comeau [29]	1,62 Mt	1,6 Mt	+ 1 %
9 Trois-Rivières	1,3 kt	1,1 kt	+ 22 %
10. Bécancour	837 kt	777 kt	+ 8 %
11. Rimouski	180 kt	128 kt	+ 41 %
12. Port-Saguenay	157 kt	146 kt	+ 7 %
13. Matane [29]	102 kt	126 kt	- 19 %
14. Portneuf	79 kt	58 kt	+ 37 %
15. Gros-Cacouna	75 kt	104 kt	- 28 %
16. Gaspé	38 kt	35 kt	+ 7 %
17. Pointe-au-Pic	34 kt	35 kt	- 3 %
Total (sans Port-Cartier)	**42,7 Mt**	**41,3 Mt**	**+ 3,4 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec

---

[26] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[27] Ibid
[28] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[29] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.

VOIE MARI TIME

nnage transporté sur la

Forte hausse du to
Voie maritime

er semestre 2006, la Voie
Au cours du premi-Laurent a accueilli 1 602
maritime du Saint-ésente une hausse de 14 %
navires, ce qui repréannée précédente. Une
par rapport à l' tonnage est également
augmentation du même période. Les navires
observée durant la oie maritime ont transporté
transitant par la Voie plus que pour la même
16,2 Mt, soit 15 % der. Tous les types de
période l'an derniconnu une croissance du
marchandises ont sur la Voie maritime : les
tonnage en transit e minerai de fer (+ 8 %), le
céréales (+ 26 %), kautres vracs (+ 6 %) et
charbon (+ 6 %), + 68 %).[30]
cargaison générale (
cargaisons d'acier explique
La forte hausse des tation du tonnage en transit
l'importante augmen; attribuable à la croissance
sur la Voie maritime, aciéries canadiennes et à
de la demande des s canadiennes de produits
celle des importationnce de nombreux pays. À
en acier en provenaportations d'acier de pays
elles seules, les im Corée du Sud, l'Égypte, la
comme la Russie, la et la Chine ont enregistré
Turquie, l'Allemagnede 30 % du nombre de
une augmentation ques qui ont emprunté la
navires transocéanic
Voie maritime.[31]

ocole d'entente sur les

Signature d'un protge dans la Voie maritime
activités de déglaça
du Saint-Laurent

u Canada et les Mohawks
Le gouvernement dyné un protocole d'entente
d'Akwesasne ont sig déglaçage dans la Voie
sur les activités det-Laurent. En vertu de
maritime du Saintwks d'Akwesasne seront
l'entente, les Mohaactivité de déglaçage. Ils
informés de toute at participer, avec la
pourront égalemeron de la Voie maritime du
Corporation de gestinada et la Saint-Lawrence
Saint-Laurent du Ca

afic de la Voie maritime en date du

[30] « Résultats mensuels du tr ds Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent 30 juin 2005 », Réseau Gran Laurent, 18 juillet 2006.
[31] Ibid

Seaway Development Corporation des États-Unis, à une étude conjointe qui sera menée sur une période de trois ans pour observer les effets des activités de déglaçage.[32]

SÛRETÉ MARITIME

Le transport maritime : une cible potentielle d'attaques terroristes

Le secteur du transport maritime international offre de nombreuses possibilités d'action pour tout groupe terroriste. Tel est l'avis d'experts internationaux en sûreté maritime qui ajoutent que faire entrer une arme de destruction massive dans un port via un navire marchand est un scénario très réaliste. Aucun port dans le monde ne serait à l'abri d'une telle éventualité. Dans 99 % des conteneurs manutentionnés dans le monde, rien n'est fait pour surveiller et contrôler les marchandises qui y sont chargées.

Dans un rapport publié à la fin avril, deux experts en sécurité maritime estiment que les vulnérabilités sont nombreuses et se résument à l'attaque physique contre des ports, des vaisseaux ou des cargaisons, au financement de groupes terroristes, au trafic d'armes, d'explosifs, de divers matériaux dangereux et plus encore. Ils ajoutent que toute atteinte sérieuse au système international de transport maritime pourrait s'avérer catastrophique en pertes humaines en plus de porter gravement atteinte au commerce maritime international.[33]

Le passé des employés des ports sera scruté à la loupe

En juin dernier, Transports Canada a annoncé que des modifications seront apportées au Règlement sur la sûreté du transport maritime afin de renforcer la sûreté maritime au Canada. Le ministère exigera notamment de tous les travailleurs portuaires qu'ils se soumettent à une vérification de leurs antécédents en vertu

[32] « Signature d'un protocole d'entente sur les activités de déglaçage dans la Voie maritime du Saint-Laurent », communiqué de presse, Transports Canada, 29 juin 2006.
[33] « Cauchemar en haute mer – Aucun port n'est à l'abri », Le Soleil, 5 juillet 2006.

du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime. Cette exigence obligera tous les travailleurs portuaires qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées à détenir une habilitation de sécurité en matière de transport. Cette obligation s'appliquera aussi aux pilotes maritimes, aux gardiens de quai, au personnel de sûreté et aux gens de mer qui détiennent un permis d'identité des gens de mer.[34]

Le Canada appuie les efforts internationaux en matière de sûreté maritime

Le gouvernement du Canada a versé 500 000 $ au Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime de l'Organisation maritime internationale. Cette contribution du Canada est la plus importante qu'un État membre ait jamais faite. Le Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime aide les pays en développement à atteindre les normes internationales de sûreté maritime établies par l'Organisation maritime internationale. La contribution du Canada à ce fonds aidera notamment les états contractants à mettre en application les exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).[35]

L'Institut maritime du Québec pourrait devenir un centre de recherche et de lutte contre le terrorisme

L'éventualité d'un acte terroriste dans une installation portuaire canadienne ou via un navire est une hypothèse prise au sérieux. C'est pourquoi, un projet de 21 M$ est présentement à l'étude pour faire de l'Institut maritime du Québec à Rimouski un centre de recherche et d'entraînement sur la lutte contre le terrorisme, en collaboration avec Innovation maritime et le collège maritime de New-York.[36]

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Élargissement du Canal de Panama

Afin de répondre à l'augmentation du trafic maritime mondial et aussi à la taille grandissante des porte-conteneurs, le canal de Panama fera l'objet d'un projet d'expansion, dont les travaux sont estimés à près de 5,25 milliards $US. Les travaux devraient débuter l'an prochain et l'inauguration du nouveau corridor de circulation est prévue en 2014. Plus de 600 Mt de marchandises pourront alors transiter par le canal, soit le double de la capacité actuelle.[37]

Les compagnies maritimes internationales et le World Shipping Council appuient le projet d'élargissement du Canal de Panama afin de permettre à ce dernier de pouvoir accueillir la prochaine génération de porte-conteneurs pouvant transporter 12 500 conteneurs et plus. L'élargissement du Canal est une nécessité afin de préserver le lien corridor commercial entre l'Asie et les États-Unis, selon le World Shipping Council. La flotte des porte-conteneurs d'une capacité de plus de 10 000 conteneurs EVP comptent pour 10 % de la flotte mondiale et connaît une hausse annuelle de 2 % depuis 1999. Les carnets de commande pour ces mégas navires laissent entrevoir qu'ils pourraient compter pour 50 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs aux environs de 2011.[38]

---

[34] « Transports Canada propose des modifications réglementaires pour accroître la sûreté portuaire », Communiqué de presse, Transports Canada, 28 juin 2006.
[35] « Le gouvernement du Canada appuie les efforts internationaux en matière de sûreté maritime », Communiqué de presse, Transports Canada, 23 juin 2006.

[36] « L'IMQ pourrait devenir un important centre de sécurité maritime », Site Web de Radio-Canada, 27 mai 2006.
[37] Ryan, Léo, « Le facteur Panama », Maritime Magazine, no 41.
[38] « World Shipping Council backs Panama Canal Expansion », Canadian Sailings, 5 juin 2006.

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

L'importance de la création d'un Conseil de « porte d'entrée » de la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent

L'annonce du récent projet de loi créant le Conseil canadien de la porte d'entrée du Pacifique par le gouvernement fédéral incite la Chambre de commerce maritime (CCM) à souhaiter qu'un statut similaire de « porte d'entrée » soit conféré à la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. De l'avis de la CCM, il faut développer et améliorer la Voie maritime et la voie navigable du Saint-Laurent dans leur ensemble, et ce, afin de les adapter à l'économie mondiale en pleine mutation.

Dans un contexte de croissance exponentielle du commerce international prévue au cours des 20 prochaines années, les principaux corridors commerciaux du Canada donnent des signes d'épuisement et pourraient ne plus être efficaces pour les importants trafics futurs. Dans cette optique, la CCM et plusieurs organisations membres de l'Alliance de l'industrie maritime du Canada croient qu'il faut créer un cadre stratégique et adopter une nouvelle vision dès aujourd'hui en investissant notamment dans les infrastructures de l'ensemble du réseau de transport maritime des voies maritime et navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent.[39]

Il y a place à un plus grand usage du cabotage au Canada

Les camions lourds sont de plus en plus nombreux à sillonner les routes au Québec et au Canada. Le recours aux bateaux pour le transport de biens manufacturés est une solution mise de l'avant en Océanie et en Europe pour réduire le transport routier. L'idée est aussi soulevée au Canada, mais il semble que l'industrie maritime canadienne est mal équipée pour le transport de la marchandise par bateaux entre les ports canadiens.

De l'avis d'Innovation maritime, l'infrastructure de plusieurs ports n'est pas adaptée au transport intermodal, notamment en ce qui concerne les rampes de chargement et de déchargement des semi-remorques. Mentionnons que sur le Saint-Laurent, le cabotage ne compte que pour le quart de la circulation maritime. Pourtant, le cabotage constitue une voie d'avenir à plusieurs égards. En plus d'être un moyen de transport moins énergivore et plus économique que le transport routier, il permet en plus de désengorger le réseau routier déjà fort sollicité par de nombreux usagers.[40]

ENVIRONNEMENT

Le transport maritime « vert »

Des compagnies telles que Wal-Mart, IKEA, Nike, Home Dépôt et d'autres grandes compagnies ont créé le *« Clean Cargo Working Group »* en collaboration avec d'importantes compagnies maritimes, et ce, afin de faire la promotion du transport maritime durable et écologique. Le groupe de travail essaiera de trouver des façons de standardiser les bonnes pratiques environnementales dans le domaine du transport maritime. Dans un contexte mondial de la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, les grandes compagnies multinationales privilégieront de plus en plus que l'approvisionnement et la distribution des produits s'effectuent via des compagnies maritimes qui démontrent un souci de protection de l'environnement et d'efficience énergétique.[41]

Un projet de règlement visant à limiter la pollution du milieu marin canadien

En juin dernier, Transports Canada a annoncé un projet de règlement qui modernisera et

[39] Johnston, Raymond, « La création d'un Conseil de « porte d'entrée » de la Voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent devient urgent », Maritime Magazine, no 39.

[40] « L'industrie mal équipée pour aider à réduire le transport routier », Site Web Radio-Canada, 29 mai 2006.

[41] Gédéon, Julie, « Green Shipping : A New Licence to Trade », Canadian Sailings, 5 juin 2006.

améliorera le programme actuel visant à empêcher les navires de polluer les eaux canadiennes. Par ce projet de règlement, le gouvernement souhaite éliminer les déversements délibérés, négligents ou accidentels de polluants à partir de navires dans le milieu marin canadien. Plus concrètement, le projet de règlement se veut une compilation des exigences actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il introduit aussi diverses nouvelles exigences qui sont nécessaires pour permettre au Canada de conclure l'adoption de toutes les dispositions optionnelles de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et d'adopter la convention visant les systèmes antisallissures.[42]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Hausse de la production québécoise de minerai de fer

Les plus récentes statistiques sur la production de fer au Québec font état d'une production d'environ 5 Mt pour les cinq premiers mois de l'année, soit 17 % de plus qu'au cours de la même période l'an dernier.[43]

Avec les augmentations actuelles du prix mondial du fer, les compagnies minières s'intéressent à des projets d'expansion de leur production. À ce propos, la compagnie minière Québec Cartier fait présentement des tests de prospection afin d'évaluer la teneur du gisement de fer de Fire Lake, près de Fermont. Ce gisement servirait de mine d'appoint à la mine de Mont Wright, notamment durant les périodes de forte demande en minerai et en boulettes. Si la teneur du gisement s'avérait prometteur et rentable, Québec Cartier pourrait débuter l'exploitation dès 2007.[44]

Par ailleurs, la compagnie d'exploration Consolidated Thompson Lundmark Gold Mines réalise des forages sur le site de gisement de fer du lac Bloom, près de Fermont. Une étude technique confirme la présence de 640 Mt de fer, soit un volume suffisant pour produire annuellement 5 Mt de fer concentré durant 40 ans.[45]

Blé

Augmentation anticipée de la récolte de blé

Les conditions d'humidité en hiver ont été bonnes et la superficie ensemencée de grains et céréales a augmenté. Pour ces raisons, la Commission canadienne du blé prévoit une récolte de 26,8 Mt en 2005-2006, dont environ 60 % seraient exportées. Toutefois, selon le président de Bunge of Canada, bien que la forte demande mondiale de céréales permette d'être optimiste pour les producteurs canadiens, il y a lieu de se demander si la flotte canadienne intérieure est capable d'accepter des volumes additionnels. En effet, on constate depuis plusieurs années que le nombre de vraquiers canadiens destinés au transport de céréales diminue, en raison du vieillissement de la flotte.[46]

Aluminium

Hausse de la production canadienne d'aluminium

Les plus récentes statistiques sur la production canadienne d'aluminium font état d'une production de 1,3 Mt pour les cinq premiers mois de 2006, soit une hausse de 12 % par rapport à la même période l'an dernier.[47] La demande mondiale d'aluminium demeure très

[42] « Projet de règlement pour prévenir la pollution causée par les navires et surveiller le transport de produits chimiques dangereux à bord », Communiqué de presse, Transports Canada, 16 juin 2006..
[43] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, mai 2006.
[44] « Le gisement de fer de Fire Lake pourrait être exploité de nouveau », Site Web de Radio-Canada, 26 mai 2006
[45] « Gisement de fer – Forages complémentaires au lac Bloom », Site Web de Radio-Canada, 24 juillet 2006
[46] Ryan, Léo, « Commerce des céréales : des perspectives prometteuses pour le Canada », Maritime Magazine, no 40
[47] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, mai 2006

forte et tout laisse croire que cette situation devrait se poursuivre au cours des prochaines années. Selon une étude de AME Mineral Economics, la consommation mondiale d'aluminium devrait croître de 4,8 % annuellement au cours des cinq prochaines années.[48]

Alcan a annoncé récemment un investissement de 8,2 M$ dans son usine de Shawinigan pour accroître considérablement sa capacité de production de bandes d'aluminium en alliage dur destinées au secteur de la construction et à divers marchés industriels. La production accrue devrait débuter au cours du quatrième trimestre de 2006.[49]

Bois d'œuvre

Des temps durs sont encore à craindre pour l'industrie du bois d'œuvre

De l'avis d'experts de l'industrie, l'industrie québécoise de bois d'œuvre ne semble pas au bout de ses peines. L'entente canado-américaine sur le commerce du bois d'œuvre n'est pas encore effective, puisqu'à l'automne, elle devrait faire l'objet d'un vote à la Chambre des Communes. À cela, il faut ajouter la réduction des approvisionnements, le taux de change défavorable, le paiement des taxes à l'exportation qui se poursuit toujours et la chute importante des prix du bois d'œuvre. Bref, il est fort à craindre que les fermetures d'usines, les réductions de productions, les faillites seront encore au menu de l'industrie québécoise du bois d'œuvre pour encore quelques mois.[50]

TRAVERSIERS

L'avenir du *Camille-Marcoux* est incertain

L'avenir du *Camille-Marcoux* qui assure la navette entre Matane, Baie-Comeau et Godbout, est incertain. Il faudrait investir des sommes considérables pour que le traversier soit conforme aux nouvelles normes fédérales de navigation qui seront en vigueur en 2012. Le *Camille-Marcoux*, actuellement en radoub, devra absolument être transformé ou remplacé d'ici 2012.[51]

Projet d'un transport en commun fluvial entre Longueil et Montréal

L'entreprise Navettes maritimes du Saint-Laurent étudie la faisabilité d'offrir un service de transport en commun fluvial entre Longueil et Montréal, un projet qui contribuerait à désengorger les axes routiers et les ponts de la Rive-Sud déjà fort achalandés aux heures de pointe. Bien que ce projet de transport en commun fluvial ne soit encore qu'en phase exploratoire, tout semble indiquer que le service pourrait être offert entre les mois d'avril et de novembre, la semaine aux heures de pointe. Les navettes *Tandem* et *Transit* seraient utilisées pour assurer la desserte. Dans l'éventualité que les deux navettes fonctionnent à plein régime, il serait alors possible d'envisager le transport de 1 200 passagers à l'heure. Mentionnons que Navettes maritimes du Saint-Laurent offre déjà un service de navettes entre les deux rives en saison estivale, mais celui-ci est principalement utilisé à des fins récréo-touristiques.[52]

La Jeune Chambre des Basques préoccupée par l'avenir de la traverse Trois-Pistoles / Les Escoumins

Pour ne pas perdre le service de traversier pour un troisième été consécutif, la Jeune Chambre des Basques estime que le gouvernement du Canada doit s'engager dans les plus brefs délais à réparer les quais de Trois-Pistoles et des Escoumins. La Jeune Chambre craint pour la survie du service de traversier si jamais le

[48] « Bulletin d'information de l'Association de l'aluminium du Canada », Association de l'aluminium du Canada, mai 2006.
[49] Ibid
[50] Riverin, François, « Les producteurs de bois d'œuvre québécois au pied du mur », Les Affaires, 12 août 2006.

[51] Michaud, Henri, « Le sort du *Camille-Marcoux* toujours incertain », Le Soleil, 22 juillet 2006.
[52] « L'entreprise Navettes maritimes du Saint-Laurent lève le voile sur son projet de transport en commun fluvial entre Longueil et Montréal », Canada NewsWire, 14 juillet 2006.

gouvernement tarde à donner son aval à la réfection des deux quais.[53]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Sept-Îles souhaite devenir une escale pour les navires de croisière

Comme Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre, Sept-Îles cherche à devenir une escale pour de futures croisières en eaux froides sur le Saint-Laurent. Les promoteurs demeurent toutefois conscients que Sept-Îles devra se limiter à accueillir des navires de petite taille avec à leur bord quelques centaines de passagers. La baie de Sept-Îles devra être draguée pour augmenter sa profondeur d'un mètre aux différents quais. De plus, la ville devra aussi se doter d'infrastructures d'accueil comme de produits touristiques susceptibles d'attirer la clientèle.[54]

Des compagnies de croisières internationales souhaiteraient faire des escales en Gaspésie

Selon l'Office du tourisme du Rocher-Percé, environ quatre entreprises de croisières internationales souhaiteraient ajouter la pointe gaspésienne à leur itinéraire. Afin de profiter de cette opportunité, les villes de Gaspé, de Percé et de Chandler ont formé un comité de travail dont l'une des tâches sera d'analyser l'offre touristique de la région et de voir si elle répond aux besoins des entreprises de croisière. Les premières escales pourraient se faire d'ici 2009.[55]

[53] « Traversier Trois-Pistoles / Les Escoumins », Site Web de Radio-Canada, 16 juin 2006.
[54] « Croisières sur le Saint-Laurent – Sept-Îles veut être de la partie », Site Web de Radio-Canada, 27 juin 2006.
[55] « La Gaspésie se fait belle pour les croisières », Site Web de Radio-Canada, 10 juillet 2006.

NAVIGATION DE PLAISANCE

Des travaux de réparation d'urgence sont effectués à la marina de Rimouski-Est

La marina du port de Rimouski-Est pourra être utilisée cet été. En effet, des travaux de réparation d'urgence des ancrages des pontons permettront de solidifier suffisamment le site afin qu'une centaine d'utilisateurs puissent amarrer leurs petits bateaux. La Corporation du port estime toutefois que ces réparations ne font que reporter les travaux majeurs jugés nécessaires et plus coûteux.[56]

Des travaux majeurs à la marina de Matane

Les 104 pontons de la marina de Matane comptent déjà 25 ans d'existence et le temps est venu de les rénover. Une soixantaine d'entre eux sont présentement en cours de rénovation et les autres le seront l'an prochain. Tous les caissons de flottaison de la marina seront remplacés, ce qui contribuera à accroître la sécurité de la clientèle. Celle-ci connaît une forte croissance depuis la création de l'organisme de promotion de la région, Québec-Maritime. Outre les membres réguliers de la marina, la demande pour les places à quai réservées aux plaisanciers de passage ne cesse d'augmenter. [57]

[56] « Marina du port de Rimouski-Est – Des travaux d'urgence seront financés par le fédéral », Site Web de Radio-Canada, 21 juin 2006.
[57] « Club de yacht de Matane – 60 000 $ pour améliorer la marina », Site Web de Radio-Canada, 15 mai 2006.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5933

Fax : (418) 649-6903

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Août 2006